Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9623**

17. Wahlperiode 09. 05. 2012

Große Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groschek, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Zukunft des Mautkonzeptes in Deutschland

Die deutsche Verkehrspolitik steht vor gewaltigen Aufgaben: Reduzierung von Kapazitätsengpässen und Staus, von Verkehrslärm, Umsetzung ambitionierter Klimaschutzziele, Reparatur und Instandsetzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur und Realisierung der notwendigen Ergänzungen des Bundesfernstraßennetzes in Deutschland. Diese Ziele sind für unser Land absolut notwendig. Denn gut ausgebaute Verkehrswege bilden nicht nur die Voraussetzung für die Mobilität jedes Einzelnen, sondern sie sind auch eine wesentliche Grundlage der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands als Industrie-, Dienstleistungs- und Exportland. Diese Basis bröckelt.

Die Strategie der Infrastrukturfinanzierung hat wesentlichen Einfluss darauf, in welchem Maße und wie flexibel das Verkehrssystem auf diese Entwicklungen reagieren kann. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer hat den finanziellen Mehrbedarf beim Ausbau von Straßen- und Schienenwegen sowie Wasserstraßen mit rund 4 Mrd. Euro pro Jahr angegeben. Dabei ist die Bundesregierung für massive Einnahmeausfälle im Bundeshaushalt für den Verkehrssektor selbst verantwortlich: Aufgrund des geltenden Mautmoratoriums und der damit faktisch vorgenommenen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes pro gefahrenem Autobahnkilometer sowie der bisher nicht erfolgten Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen entgehen dem Bund Mauteinnahmen in Millionenhöhe.

Gleichzeitig hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer ein Konzept für die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland angekündigt, mit der die Bürgerinnen und Bürger weiter belastet würden.

Es stellt sich daher die Frage, ob es zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neuer Instrumente bedarf und welche Wirkungen davon ausgehen oder ob die Weiterentwicklung bereits vorhandener Mittel vorzuziehen ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Mauteinnahmen seit der Einführung der Lkw-Maut in Deutschland entwickelt (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich die Zahl der registrierten mautpflichtigen Lkw in Deutschland seit 2005 entwickelt, und wie hoch ist der Anteil in- und ausländischer Fahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

3. Wie hat sich die Jahresfahrleistung im mautpflichtigen Streckennetz seit 2005 verändert, und wie hat sich diese gegenüber den Annahmen der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Achszahl und Emissionsklassen sowie nach in- und ausländischen Fahrzeugen unterscheiden)?
4. Wie hat sich der Bestand mautpflichtiger Fahrzeuge in Deutschland seit 2005 nach Achszahl und Emissionsklassen entwickelt?
5. Wie haben sich die durchschnittlich erhobenen Mautsätze nach Achszahl und Emissionsklassen seit 2005 entwickelt?
6. Welche Mindereinnahmen verzeichnet die Bundesregierung durch das Mautmoratorium seit 2009 gegenüber den in den Haushaltsplänen und der Finanzplanung bis 2015 vorgesehenen Mauteinnahmen?
7. Welche Mindereinnahmen verzeichnet die Bundesregierung durch die noch nicht erfolgte Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen gegenüber den in den Haushaltsentwürfen und der Finanzplanung bis 2015 vorgesehenen Mauteinnahmen?
8. Wie will die Bundesregierung die durch die Ausfälle bei den Mauteinnahmen entstandene Finanzierungslücke bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur decken, und wie begründet sie ihr Vorgehen?
9. In welche Vorhaben sollten die ursprünglich erwarteten Mauteinnahmen konkret fließen, und inwieweit wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut einzelne Maßnahmen streichen oder deren Realisierung auf einen späteren Zeitpunkt verschieben?
10. Wie hoch ist die Gesamtsumme der in den Haushaltsplänen vorgesehenen Harmonisierungsmaßnahmen, und wie hoch ist der tatsächlich an das deutsche Transportgewerbe gezahlte Beitrag?
11. In welchem Umfang sind die Mittel aus den Programmen der Mautharmonisierung seit 2009 jeweils monatlich abgerufen worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
12. Für welche Zwecke hat die Bundesregierung die nicht abgeflossenen Mittel aus diesen Programmen seit 2009 verwendet?
13. Ist der Abschluss eines Betreibervertrages zur Erhebung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen mit der Firma Toll Collect GmbH inzwischen erfolgt, und wenn ja, handelt es sich um eine Erweiterung des bestehenden Vertrages oder um einen neuen Vertrag?
14. An welchen Stellen war eine Anpassung der bisherigen vertraglichen Regelungen erforderlich, und welche Laufzeit wird der jetzt vereinbarte Vertrag haben?
15. Wie ist der jetzt vereinbarte Betreibervertrag ausgestaltet, und welche Unterschiede gibt es gegenüber den bisherigen Vertragsbestandteilen, wie sie im Bericht zur Ausgestaltung des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Toll Collect Konsortium des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 1. Dezember 2009 dargestellt sind?
16. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Vergütung für die Betreiberfirma?
17. Wie hat sich der Anteil der Vergütung der Betreiberfirma an den Mauteinnahmen seit 2005 entwickelt?
18. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Haftung bei verspäteter Inbetriebnahme des Mautsystems, und welches waren in diesem Zusam-

menhang die mit der Betreiberfirma in den Vertragsverhandlungen zu klärenden Fragen?

19. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Demontage des Mautsystems am Ende der Vertragslaufzeit?

20. Von welchen „Erfahrungswerten aus ihr bekannten Kostenkalkulationen der bisherigen Mautbetreiberin“ ist die Bundesregierung in den Verhandlungen hinsichtlich der Systemkosten ausgegangen (vgl. ihre Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 17/5551)?

21. Wie haben sich die Systemkosten seit 2005 entwickelt, und auf welcher Grundlage wurde die jetzt vereinbarte Kostenbegrenzung für die Implementierung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen in Höhe von maximal 14,3 Mio. Euro brutto festgelegt (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 132 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?

22. Mit welchen zusätzlichen Bruttoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung bis 2015 (bitte jährliche Aufstellung machen)?

23. Mit welchen zusätzlichen Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung bis 2015 nach Abzug der Systemkosten (bitte jährliche Aufstellung machen)?

24. Wann wird die Bundesregierung nach derzeitiger Planung die im Bundesfernstraßenmautgesetz vorgesehene Rechtsverordnung zur Festlegung des Beginns der Mauterhebung auf Bundesstraßen vorlegen, und welche technischen und organisatorischen Voraussetzungen müssen dafür erfüllt sein (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum aktuellen Stand der Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen vom 15. September 2011)?

25. Wie viele Streckenabschnitte auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen sind von Ländern bzw. Kommunen insgesamt zur Bemautung gemeldet worden, und wie viele davon wurden von der Bundesregierung in die künftig zu bemautenden Bundesstraßenabschnitte aufgenommen?

26. Nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl?

27. In welchen Fällen, und mit welcher Begründung hat die Bundesregierung auf eine Bemautung von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßenabschnitten verzichtet?

28. Wie viele der mautpflichtigen Fahrzeuge in Deutschland sind bisher mit On-Board-Units ausgestattet, und wie hat sich ihre Zahl seit 2005 entwickelt?

29. Wie hat sich die Nutzung der Erhebungsverfahren zur Mautzahlung seit 2005 entwickelt (bitte unterscheiden nach manueller Einbuchung, Interneteinbuchung und automatischem Erhebungsverfahren)?

30. Wie bewertet die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des jetzigen Mautsystems hinsichtlich der Ausdehnung des Streckennetzes, und inwieweit war die Weiterentwicklung der elektronischen Kapazitäten der On-Board-Units Teil der Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH?

31. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Streckenabschnitte diesbezüglich eine Änderung der Vorgaben für die Betreiberfirma vorgenommen, und wenn ja, um welche handelt es sich konkret?

32. In welcher Form werden Mautausweichverkehre auf Bundesstraßen bisher erfasst, und wie hat sich der mautbedingte Zuwachs von Lkw-Verkehren auf diesen Strecken seit der Einführung der Lkw-Maut nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?

33. Wird die Bundesregierung die Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen zum Anlass nehmen, solche Bundesstraßenabschnitte künftig in die Bemautung aufzunehmen, die bisher von Mautschuldnern als Ausweichrouten genutzt werden, und wenn ja, um welche Streckenabschnitte handelt es sich dabei konkret?

34. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ihr Vorgehen, den gemäß dem Dreijahresrhythmus in 2012 vorzulegenden 3. Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut erst ein Jahr nach dem Beginn der Erhebung der Maut auf Bundesstraßen vorzulegen, also frühestens im Sommer 2013, und welche Daten liegen ihr dazu zum jetzigen Zeitpunkt vor?

35. Wie hoch sind die durch das Umgehen der Mautpflicht bisher entstandenen Einnahmeausfälle für den Bund (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

36. Wie hoch sind die Gesamteinnahmen durch Bußgelder seit der Einführung der Lkw-Maut (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

37. Plant die Bundesregierung neue Maßnahmen, um die vorgesehene Kontrolldichte auf andere Weise zu gewährleisten, und wenn ja, welche?

38. Waren die in Frage 37 angesprochenen Maßnahmen Teil der Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

39. Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung darauf verzichtet?

40. In welcher Form soll die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag der Bundesregierung die Auswirkungen einer Bemautung von vier- und mehrspurigen Bundesstraßen auf die Routenwahl der Mautschuldner konkret untersuchen, und bis zu welchem Zeitpunkt soll sie ihre Arbeit beenden?

41. Wie haben sich die Zahl der Betriebskontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Bereich der Maut sowie die Beanstandungsquote bei der Einhaltung der Mautvorschriften seit 2005 entwickelt?

42. In welcher Form sollen die Kontrollen des BAG auf den neu zu bemautenden vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen künftig erfolgen?

43. Wie viele Beschäftigte sind derzeit im BAG mit den Aufgaben der Kontrolle, Ahndung und Betreiberüberwachung sowie mit der Bearbeitung der Programme zur Mautharmonisierung befasst (bitte nach Planstellen bzw. Stellen und sonstigen Beschäftigten aufschlüsseln), und wie hat sich ihre Zahl seit 2005 entwickelt?

44. Wie haben sich die Personal- und Sachkosten des BAG für die Wahrnehmung der in Frage 34 genannten Aufgaben seit 2005 bzw. 2009 entwickelt (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln), und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bis 2015?

45. Wie begründet die Bundesregierung ihre Entscheidung, auf rechtliche Anpassungen zur Umsetzung der novellierten EG-Wegekostenrichtlinie in Deutschland zu verzichten?

46. Will die Bundesregierung auch künftig auf die Anrechnung externer Kosten des Straßengüterverkehrs in Deutschland verzichten, und wenn ja, wann und inwieweit hat sie eine Kostenanlastung geprüft?

47. War die Frage einer möglichen Anlastung externer Kosten des Verkehrs Teil der Vertragsverhandlungen mit der Mautbetreiberfirma, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

48. Wie haben sich die Zulassungszahlen für Nutzfahrzeuge bis 3,5 t, bis 7,5 t und über 12 t seit 2005 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

49. Wie haben sich die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung in den in Frage 48 genannten Gewichtsklassen seit 2005 in Deutschland entwickelt?

50. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?

51. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?

52. Liegen der Bundesregierung darüber hinaus Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t in dem um vier- und mehrspurige Bundesstraßen erweiterten mautpflichtigen Straßennetz vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?

53. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t in dem um vier- und mehrspurige Bundesstraßen erweiterten mautpflichtigen Straßennetz vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?

54. Liegen der Bundesregierung zudem Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t im gesamten Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, kommunale Straßen) vor?

55. Wenn nein, wird die Bundesregierung zu den in Frage 54 genannten Fällen Untersuchungen in Auftrag geben, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

56. Wie hoch ist der bisherige Anteil der schadstoffarmen Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI an den mautpflichtigen Fahrleistungen (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

57. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Mauthöheverordnung, um Fahrzeuge der ab 2013 verbindlich geltenden EURO-Emissionsklasse VI aufzunehmen, und wird sie dazu eine neue Mautkategorie schaffen?

58. In welchem Umfang sind Mittel des Förderprogramms der KfW Bankengruppe zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bisher abgerufen worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und wie wurden die nicht abgeflossenen Mittel verwendet?

59. Wie viele Fahrzeuge sind bisher im Rahmen des Zuschussprogramms für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI gefördert worden (bitte nach der Höhe des Zuschusses unterscheiden)?

60. Mit welcher Begründung verzichtet die Bundesregierung im Zuge der Mautausweitung darauf, weitere Fahrzeugarten in die Bemautung aufzunehmen?

61. Hat die Bundesregierung eine Ausweitung der Maut auf weitere Gewichtsklassen geprüft, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist sie dabei gekommen?

62. Welche Ergebnisse aus den von ihr in Auftrag gegebenen Untersuchungen, die eine mögliche Vertragsverlängerung mit der Firma Toll Collect GmbH nach dem Auslaufen des Betreibervertrages 2015 prüfen sollen, liegen der Bundesregierung bereits vor, und welche weiteren Aspekte will sie prüfen lassen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 131 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?
63. Seit wann läuft die Beraterausschreibung Maut 2015, und um welches Auftragsvolumen handelt es sich?
64. Wie begründet die Bundesregierung die Ausschreibung?
65. Bis wann soll die derzeit laufende Beraterausschreibung Maut 2015 abgeschlossen sein, und wie sieht der geforderte Leistungskatalog bzw. das gewünschte Qualifikationsprofil aus?
66. Welche Aufgaben soll die Beratergruppe genau übernehmen, und wie viele Mitglieder sollen ihr angehören?
67. Hat die Bundesregierung die Planungen zur Neuausschreibung des Mauterhebungssystems inzwischen aufgenommen, und wann wird sie diese abschließen, um die Neuausschreibung mit Blick auf das Auslaufen des jetzigen Betreibervertrages im August 2015 rechtzeitig starten zu können?
68. Wenn nein, warum hat sie die Planungen zur Neuausschreibung des Mauterhebungssystems bisher nicht aufgenommen?
69. Bis zu welchem Zeitpunkt muss nach Einschätzung der Bundesregierung die Ausschreibung des Betriebssystems erfolgen, damit ein rechtzeitiger Start erfolgen kann?
70. Zu welchem Zeitpunkt wird die Bundesregierung über die Ausübung der vertraglich festgelegten Option entscheiden, das Unternehmen Toll Collect GmbH zu übernehmen, und wie genau lautet in diesem Zusammenhang der Prüfauftrag an die zu installierende Beratergruppe Maut 2015 (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 133 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?
71. Wie hoch ist der bisherige Schaden für die Bundesrepublik Deutschland durch die noch nicht erfolgte Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen?
72. Wann sollen nach Informationen der Bundesregierung die laufenden Mautschiedsverfahren fortgeführt werden, und welche Auswirkungen hat nach ihrer Einschätzung die jetzt erfolgte Einigung mit der Betreiberfirma Toll Collect GmbH?
73. Auf welche Höhe belaufen sich die bisherigen Kosten des Bundes in den beiden zwischen dem Bund und dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH geführten schiedsgerichtlichen Verfahren seit 2004 (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?
74. Um welchen Betrag hat die Bundesregierung die laufenden Zahlungen an die Toll Collect GmbH aufgrund der Streitigkeiten seit 2006 reduziert (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent der Gesamthöhe der Zahlungen angeben)?
75. Wie beurteilt die Bundesregierung die drei derzeit diskutierten Modelle zur Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland (zeitbezogene Maut, fahrleistungsbezogene Maut, flächenbezogene Maut), und wie begründet sie ihre Haltung?

76. Wie bewertet die Bundesregierung die in Frage 75 genannten Mautmodelle für Pkw hinsichtlich der Realisierung bestimmter verkehrspolitischer Ziele (bitte unterscheiden nach Finanzierungsziel, Verkehrssteuerungsziel und Umweltentlastungsziel)?
77. Aus welchen Gründen wurde das der Presse zufolge zunächst für die Sitzung des Koalitionsausschusses am 4. März 2012 geplante Thema „Pkw-Maut“ nicht behandelt?
78. Wann wird das vom Bundesminister Dr. Peter Ramsauer ursprünglich für März 2012 angekündigte Konzept zur Pkw-Maut vorliegen?
79. Welche Prognosen zur Verkehrsentwicklung sowie zur Entwicklung von Fahrzeugbestand und Fahrleistungen legt die Bundesregierung bei der Erarbeitung des Konzeptes zugrunde?
80. Welche der in Frage 75 genannten Modelle zur Pkw-Maut bilden die Grundlage für diese Arbeiten?
81. Welche Aufgaben hat die im BMVBS eingerichtete Arbeitsgruppe zur Infrastrukturfinanzierung (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/5973), und bis zu welchem Zeitpunkt soll sie ihre Arbeit abschließen?
82. Welche Referate und Abteilungen des BMVBS sind im Einzelnen in die Arbeitsgruppe eingebunden, und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind daran beteiligt?
83. Sind weitere Ressorts in die Arbeiten eingebunden, und wenn ja, welche sind dies?
84. Erfolgt eine Abstimmung mit der Arbeit der Bund-Länder-Kommission, die derzeit Modelle für eine neue Finanzierung der Infrastruktur untersucht, und wenn ja, in welcher Form?
85. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass im Rahmen der Bund-Länder-Kommission auch eine Ausweitung der Maut auf Pkw und Kleintransporter geprüft wird (vgl. die Äußerung des Staatssekretärs Rainer Bomba am 2. März 2012 in Magdeburg), und wie verhält sich dies zu bisherigen Aussagen der Bundesregierung, eine Pkw-Maut sei nicht geplant?
86. Liegen die Ergebnisse der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Kurzexpertise zu den europarechtlichen Fragen einer Kompensation für inländische Autofahrer bei Einführung einer Pkw-Maut bzw. Pkw-Vignette inzwischen vor (vgl. die Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/7753), und wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?
87. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Pkw-Maut, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Berlin, den 9. Mai 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333